IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 39)**

z dnia 17 marca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 39)

17 marca 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Arkadiusza Marchewki (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat funkcjonowania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (ze szczególnym uwzględnieniem działalności w 2020 roku, stanu wyposażenia w jednostki pływające oraz polityki kadrowej).

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sebastian Kluska** dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, **Paweł Zambrzycki** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marek Reszko** doradca w sprawie budowy statku wielozadaniowego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Andrzej Hirsch** przewodniczący Przedstawicielstwa Międzyzakładowego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy przy Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa i Polskim Ratownictwie Okrętowym wraz ze współpracownikami, **Marek Witbrot** zastępca przewodniczącego Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dzień dobry państwu. Daliśmy czas osobom, które jeszcze się nie zalogowały, żeby włączyły swoje urządzenia. Tym samym otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Chciałbym przywitać państwa posłów, parlamentarzystów, którzy są obecni na sali, jak też tych, którzy biorą udział w obradach zdalnie. Jest z nami także pan Marek Gróbarczyk, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który bierze udział w posiedzeniu zdalnie. Dzień dobry, panie ministrze. Witam także wszystkich gości, osoby, które są zainteresowane tematem dzisiejszych obrad. Są z nami przedstawiciele strony społecznej i związków zawodowych. Pozwólcie państwo, że przedstawię panów przewodniczących, którzy biorą udział w posiedzeniu. Jest z nami pan Andrzej Hirsch, przewodniczący Przedstawicielstwa Międzyzakładowego przy Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa i Polskim Ratownictwie Okrętowym. Witam pana Andrzeja Kościka, przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność". Witam serdecznie pana Henryka Piątkowskiego, przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, który również zdalnie bierze udział w obradach. Chciałbym przywitać również pana Dariusza Słomińskiego, przewodniczącego NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych. Witam także wszystkich panów, którzy jako przedstawiciele strony społecznej biorą udział w dzisiejszym posiedzeniu. Chciałbym również przywitać pana Sebastiana Kluskę, dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, który zdalnie bierze udział w posiedzeniu Komisji.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Chciałabym przypomnieć, że zgłoszeń do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy dokonywać poprzez czat w aplikacji whereby po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie, którzy są członkami Komisji i są obecni na sali, głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas państwo parlamentarzyści nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i w celu oddania głosu nie używają tabletów.

Tyle tytułem wprowadzenia i kwestii formalnych. Przystąpmy zatem do stwierdzenia kworum. Bardzo proszę państwa posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności i udziału w głosowaniu. Dziękuję państwu. Stwierdzam kworum. Na tę chwilę jest obecnych 15 posłów. Stwierdzam, że kworum zostało uzyskane.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, ze szczególnym uwzględnieniem działalności w 2020 roku, stanu wyposażenia w jednostki pływające, a także polityki kadrowej. Proponując porządek dzisiejszych obrad zaproponuję także, żeby najpierw oddać głos panu ministrowi, który przedstawi informację. Następnie przekażę głos przedstawicielom strony społecznej, którzy zgłosili się do sekretariatu Komisji. Następnie otworzę dyskusję i przekażę głos państwu posłom. Chciałbym tylko powiedzieć, że po panu ministrze do głosu zapisane są trzy osoby, pan Marek Witbrot, pan Marek Reszko, a także pan Henryk Piątkowski. Rozpoczynając, otwierając debatę, bardzo proszę o zabranie głosu przez pana ministra Marka Gróbarczyka. Panie ministrze, proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, panie przewodniczący, mam nadzieję, że się słyszmy. Proszę pozwolić mi w kilku słowach przedstawić kwestie związane z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. Potem, oczywiście za zgodą pana przewodniczącego, przekażę głos panu dyrektorowi Sebastianowi Klusce, który szczegółowo omówi cały proces przede wszystkim w zakresie budżetowania i programu modernizacji Służby SAR.

Nie jest tajemnicą, że temat wywoływał i wywołuje wiele kontrowersji z racji specyfiki Służby SAR, a przede wszystkim jej niedoinwestowania. Proces ten nie następował bodajże od dziesięcioleci po to, żeby Służba SAR miała możliwości zarówno pod kątem sprzętowym, jak i uposażeniowym na zadowalającym dla załogi poziomie pełnić służbę w zakresie ratowania życia i zabezpieczenia bezpieczeństwa wód morskich. W związku z tym w poprzednich latach została zaproponowana reforma Służby SAR, czyli program jej włączenia do urzędów morskich, który ze względu na zniesienie ministerstwa został zakończony. Nie podjęto decyzji o łączeniu Służby SAR z urzędami morskimi. W związku z tym nastąpiła zmiana przede wszystkim w zakresie koncepcji funkcjonowania Służby SAR. Powróciliśmy do koncepcji jednostki samodzielnej. W tym zakresie chcemy przeprowadzić program związany z modernizacją sprzętową i sukcesywnym podnoszeniem uposażenia w Służbie SAR. W związku z tym w tym roku zostanie przygotowany program wieloletni mający na celu właśnie podniesienie budżetowania i zapewnienie finansowania na poziomie, który będzie odpowiadał wymogom, aczkolwiek ostateczną decyzję podejmie pan premier. Jest to decyzja, która będzie podlegała akceptacji Rady Ministrów w ramach budżetowania.

Dla nas rzeczą oczywistą jest, że Służba SAR jest niezwykle istotną służbą, mającą ogromne znaczenie pod kątem ratowania życia na morzu, jak również utrzymywania bezpieczeństwa wód morskich w obszarze przybrzeżnym. Jest dla nas niezwykle istotne, żeby służba funkcjonowała i rozwijała się. W związku z tym naszym celem jest podnoszenie jej zdolności, jak również sukcesywne podnoszenie wynagrodzenia. Staramy się to realizować od wielu lat, chociaż poziom jest niezadowalający. Jest to oczywiste. Udaje się nam wygospodarować środki finansowe w formie pewnych bonusów. W zeszłym roku na koniec roku taki bonus został wypłacony, aczkolwiek dążymy do tego, naszym celem

jest, żeby wynagrodzenie było podnoszone w sposób odpowiadający warunkom rynkowym, z założeniem ograniczenia w zakresie budżetu państwa, dlatego że służba jest finansowana z budżetu państwa.

Na dzisiaj w Służbie SAR jest zatrudnionych 280 osób, w tym 170 członków załóg pływających oraz 110 pracowników lądowych. Zatrudnienie znajdują tam także osoby niepełnosprawne na czterech etatach. Przeciętne wynagrodzenie bez dodatkowego wynagrodzenia rocznego za rok 2020 wynosiło 5300 zł, co stanowi 102% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej. Główną pozycję w strukturze wynagrodzeń zajmuje wynagrodzenie zasadnicze. Dla załóg pływających wynosi ona 60% wynagrodzenia osobowego, natomiast w przypadku pracowników lądowych wynosi ono 73% wynagrodzenia osobowego. To są podstawowe informacje w tym zakresie.

W najbliższym czasie chcemy szeroko omówić program wieloletni modernizacji służby. Myślę, że program, który będzie tworzony przez samą Służbę SAR, będzie szeroko omówiony również na forum Komisji, będzie przyjęty do realizacji w ramach programów unijnych. Oczywistą rzeczą dla nas jest to, że musi być kontynuowana wymiana jednostek pływających, budowa nowych jednostek w zakresie programu, który już był realizowany. Chodzi o kontynuację programu na podstawie doświadczeń z poprzednich przetargów, a więc takie przygotowanie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, żeby można było to zrealizować w polskich stoczniach z wykorzystaniem doświadczenia, które już mamy w zakresie budowy jednostek chociażby dla urzędu morskiego. Przypomnę, że „Planeta" i „Zodiak" zdobyły nagrody międzynarodowe jako najlepsze jednostki tego typu do obsługi przede wszystkim w zakresie technicznym oraz wykorzystania jednostek na potrzeby administracji państwowej. Mamy ogromne doświadczenia w tym zakresie. Bezwzględnie chcemy je wykorzystać właśnie pod kątem modernizacji taboru pływającego w Służbie SAR.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę o przekazanie głosu panu dyrektorowi Sebastianowi Klusce.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze, w ramach uzupełnienia informacji przedstawionej przez pana ministra.

Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Dzień dobrym państwu. Szanowny panie ministrze, Szanowna Komisjo, dziękuję za możliwość zabrania głosu. Pan minister w pigułce przedstawił kwintesencję działalności, funkcjonalności Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Proszę państwa, Szanowna Komisjo, struktura i zmiany organizacyjne, które w obecnym czasie są spodziewane w ramach obszaru naszej działalności, wymuszają na Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa nowe spojrzenie na charakter ratownictwa. Proszę państwa, jesteśmy na progu powstawania na Bałtyku morskich farm wiatrowych oraz związanych z tym wyzwań, w szczególności jeżeli chodzi o sytuacje związane z ratownictwem.

W porozumieniu z panem ministrem, w porozumieniu z panem dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni przejrzeliśmy statystyki i charakter zagrożeń, które na tę chwilę nam grożą, których występowanie prognozujemy na Bałtyku. Skłaniamy się ku temu, żeby od roku 2022 rozpocząć proces modernizacji i reorganizacji Służby SAR. Przede wszystkim zależy nam na tym, żeby szybkie statki typu SAR-1500, których na dzisiaj mamy w liczbie siedmiu, wymienić na nowoczesne jednostki mniej więcej o tej samej konstrukcji, wielozadaniowe statki, które w minimalnie krótkim czasie są w stanie dotrzeć w różne obszary Bałtyku, niosąc pomoc ludziom. Warto pamiętać o tym, że farmy wiatrowe niosą dodatkowe ryzyko. Wiąże się to z tym, że trzeba będzie w to wplatać elementy ratownictwa wysokościowego. Na tę chwilę nasza firma, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa nie jest do tego przygotowana, niemniej trwają rozmowy, żeby przyszłościowo wdrażać proces szkolenia w tym kierunku. Mamy do dyspozycji brzegowe stacje ratownictwa, które są bardzo dobrze wyposażone, przygotowane do niesienia pomocy w rejonie pasa przybrzeżnego do sześciu mil morskich. Warto wspomnieć, o czym powiedział pan minister, że brakuje tylko i wyłącznie łącznika, jakim byłby wzrost wynagrodzenia.

Jeżeli chodzi o inne zagrożenia, które są spodziewane, które są prognozowane na Bałtyku, dzisiaj wciąż dysponujemy dwoma wielozadaniowymi przeciwrozlewowymi statkami. Jeden stacjonuje w Świnoujściu, drugi stacjonuje w Gdyni. Statki te są w dwugodzinnym pogotowiu przeciwrozlewowym. Wyposażenie owych statków jest wystarczające. Oczywiście skok technologiczny, to wszystko, co się pojawia, nowoczesność cały czas wymaga od nas jako od profesjonalnej i odpowiedzialnej służby, żeby wszystko było wymieniane na nowsze, lżejsze, łatwiejsze do obsługi, w nowszej technologii. Proszę państwa, wiąże się to także z modernizacją łączności. Były próby wykorzystania do łączności systemu TETRA, co się nie do końca sprawdziło, ale cały czas szukamy, poszukujemy, rozmawiamy z kontrahentami w sprawie dostaw jakichś nowych rozwiązań, które zdecydowanie ułatwiłyby i usprawniły poszukiwania.

Szanowni państwo, w zeszłym roku Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa brała udział w 349 akcjach ratowniczych i wyjaśniających. Udokumentowane jest podjęcie z wody około 70 ludzkich istnień. Co do fachowości, profesjonalizmu i skuteczności działania nie można mieć żadnych pytań, żadnych wątpliwości. Służba działa naprawdę profesjonalnie, szybko i skutecznie, co też przekłada się na uznanie społeczne i ogromny szacunek ludzki w wielu obszarach.

Jak wspomniał pan minister, cały czas mamy na względzie sytuację finansową pracowników, jak też to, że przez pewien okres funkcjonowania firmy waloryzacje, wzrosty uposażeń nawet o kwoty inflacji nie były stosowane. Stąd odpowiednie drobne zaległości w tej kwestii. Staramy się wraz z panem ministrem, proszę, jeżdżę. Tak jak wspomniał pan minister, na koniec roku dostaliśmy bonus, który w porozumieniu ze związkami zawodowymi został równomiernie podzielony na wszystkich pracowników po to, żeby zminimalizować różnice finansowe. Rozmawiamy, szukamy możliwości.

Na względzie mamy to, że sytuacja COVID-owa w kraju spowodowała różnego rodzaju zawirowania także w naszej firmie. Trzeba pamiętać o tym, że załogę stanowi profesjonalny, wyszkolony zespół, którego nie sposób zastąpić w razie wystąpienia sytuacji COVID-owej. Właśnie teraz mamy taką oto sytuację, że na jednym statku są osoby zakażone. Zostały objęte kwarantanną w miejscu zakwaterowania, w miejscu zamieszkania, na statku. Szukamy teraz rozwiązań, żebyśmy mogli przywrócić gotowość statku naruszoną przez zakażenie COVID-em.

Gros finansów poszło na zabezpieczenie załóg i marynarzy przed sytuacją COVID -ową. W porozumieniu z dyrektorem sanepidu granicznego zostały opracowane procedury postępowania w celu zminimalizowania kontaktu z osobami zarażonymi COVID -em. Procedury te zostały wysoko ocenione w świecie ludzi związanych z epidemiologią. Ich skuteczność jest na wysokim poziomie. Patrząc z perspektywy innych zakładów, które borykają się z tym samym problemem co u nas, problem COVID-owy nie jest aż tak duży, aczkolwiek nie da się tego procesu całkowicie wyeliminować, zminimalizować, dlatego że skala nasilenia jest duża, a nasze regiony nadmorskie są w czołówce tych, w których odnotowujemy najwyższe zachorowania.

Mimo tego, mimo takich sytuacji wciąż realizujemy ćwiczenia doskonalące, szkolenia dla załóg po to, żeby jednostki były utrzymywane w stałej gotowości bojowej, po to, żeby były pełnione dyżury, żeby czas na dyżurach był wykorzystywany maksymalnie przy zachowaniu reżimu sanitarnego. Nie zapominamy o szkoleniach, nie zapominamy o tym, żeby cały czas, na bieżąco nasi pracownicy mieli możliwość podwyższania swoich kwalifikacji czy też umiejętności.

Tak jak wspomniał pan minister, na podstawie konstrukcji naszych rodzimych stoczni planujemy rozpoczęcie modernizacji, wymiany statków SAR-1500. Są to statki, które na polskim wybrzeżu odgrywają największą rolę, mają najwięcej zaliczonych akcji ratowniczych. Są to woły robocze, które robią najwięcej pracy. Pierwszy statek SAR-1500 został oddany do użytku w 1995 roku. Okres używalności owych statków wymagałby tego, żeby przejść na nowsze technologie, które dają większy komfort, większe bezpieczeństwo i inne możliwości ratownicze danych statków.

Oczywiście patrząc perspektywicznie na wymianę, nie zapominamy także o modernizacji i bieżących remontach taboru, który mamy na dzisiaj. Na przykład przeciwrozlewowy statek „Kapitan Poinc” został wyposażony w łódź pomocniczą „Leszek”, łódź

dwuśrubową, napędową o konstrukcji aluminiowej, która stanowi jednostkę pomocniczą do stawiania zapór w ramach akcji przeciwrozlewowych. Statek „Cyklon", który stacjonuje w Dziwnowie, został próbnie wyposażony w głowicę termowizyjną, która ułatwia poszukiwanie rozbitków po zmroku, lokalizację ciepła na wodzie. Jest to system, który oprócz monitoringu światła termowizyjnego podczerwonego ma jeszcze możliwość obserwacji tego, co się dzieje na morzu za pomocą dosyć dużego powiększenia. Fantastycznie można obserwować, poszukiwać obiektów zaginionych na akwenach.

Oprócz tego w zeszłym roku, dzięki wsparciu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, udało się zakupić nowoczesny samochód Mercedes Unimog, który stanowi wyposażenie Brzegowej Stacji Ratowniczej w Sztutowie. Jest to naprawdę wyspecjalizowany sprzęt, który zapewnia szybki transport, bezpieczny transport, transport w każde miejsce ratowników brzegowej stacji ratowniczej. Jest to innowacyjny projekt, wersja próbna, które jest poddana testowaniu. Jest to sprzęt naprawdę wyposażony w różnego rodzaju najnowocześniejsze nowinki technologiczne, w tym w wysuwaną na teleskopie kamerę, która umożliwia obserwację pola na morzu i poszukiwanie ewentualnych rozbitków czy też osób, które znajdują się w niebezpieczeństwie na morzu.

W tym roku gros naszych inwestycji to remonty klasowe trzech naszych statków, dwóch statków SAR-3000 i statku „Kapitan Poinc". Inwestycyjnie pochłania to większość funduszy, które zostały przyznane na Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa. Nie wyklucza to tego, że jeżeli gdzieś pojawi się okienko, jeżeli znajdziemy możliwość inwestycji, dalej będziemy poszukiwać.

W ostatnim czasie w ramach programów Unii Europejskiej w związku z sytuacją COVID-ową złożyliśmy do Unii Europejskiej projekt w zakresie wyposażenia wszystkich ratowników w indywidualne kombinezony ratownicze. Rzecz, która przez dwadzieścia lat nie mogła być zrealizowana, widzi już światło dzienne. Każdy ratownik będzie miał swój indywidualny kombinezon ratowniczy naprawdę z najwyższej półki, który będzie gwarantował i komfort pracy, i bezpieczeństwo, ponieważ kombinezony posiadają wszelkie możliwe certyfikaty, w które powinny być wyposażone ubrania dla marynarzy.

Oczywiście, jak powiedział pan minister, mamy grupę marynarzy, którzy stanowią trzon pracy na morzu, jak też grupę lądową. O tych ludziach także nie należy zapominać, ponieważ bez nich praca byłaby niemożliwa. Trzeba tutaj patrzeć przez pryzmat tego, że pewne rzeczy, pewne przywileje, które mają marynarze, nie dotyczą pracowników lądowych. Warto tutaj zadbać o to, żeby siatka płacowa, która funkcjonuje w Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, była rozkładana równomiernie na wszystkich pracowników. Trzeba pamiętać o tym, że jest to zespół, że jedni bez drugich nie będą funkcjonowali. Nie da się funkcjonować bez bohaterskiej i prawidłowej postawy ratowników marynarzy, ale oni też nie będą mogli funkcjonować samodzielnie bez funkcjonowania kadr biur lądowych, działu finansowego czy morskich centrów koordynacji ratownictwa.

To tyle tytułem wstępu. Dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Po przedstawieniu informacji przez pana ministra i pana dyrektora teraz oddam głos przedstawicielom strony społecznej, a następnie panom posłom, którzy zgłosili się do zadania pytań i zabrania głosu. Pozwólcie państwo, że z racji tego, że mamy ograniczony czas pracy naszej Komisji, poproszę panów, którzy będą zabierali głos, o konkretne i w miarę zwięzłe wypowiedzi oczywiście odnoszące się do clou. W żaden sposób nie chcę państwu przerywać, nie chciałbym, żeby tak to zabrzmiało. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na to, że państwo parlamentarzyści później także będą zadawać pytania, na które pan minister będzie musiał odpowiedzieć. Jeżeli istnieje taka możliwość, bardzo panów proszę o konkretne i zwięzłe formułowanie swoich opinii. Jako pierwszy głos zabierze pan Henryk Piątkowski, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu, dzień dobry państwu parlamentarzystom i wszystkim uczestnikom. Dzień dobry, panie ministrze. Mam okazję powitać pana, od dawna się nie widzieliśmy, a szkoda, ponieważ zespół trójstronny – to już jest na temat – zajmował się także sprawą Służby SAR przez ostatnie trzy lata dosyć intensywnie, właściwie na każdym posiedzeniu, a także pomiędzy nimi. Na posiedzeniach zespołu strona pracownicza wielokrotnie wskazywała, jakie są nieprawidłowości tylko w jednym zakresie, w zakresie kadrowym, pracowniczym, interesu pracowniczego, zresztą wszystkich grup pracowniczych, dlatego że zawsze twierdziliśmy i nadal będziemy twierdzić, że każdy pracownik musi być traktowany tak samo, bez dyskryminacji. Niestety, w Służbie SAR mamy powody, żeby twierdzić, wskazywać, że niektóre grupy pracownicze w niektórych aspektach stosunku pracy są dyskryminowane. Wymagałoby to trochę więcej czasu, nie wiem więc, czy dzisiaj zdążymy to mówić. Omawialiśmy to w ramach zespołu trójstronnego, jak mówię, przez trzy lata. Niestety, do końca nie uzyskaliśmy rozwiązań wskazujących na to, żeby sprawy te mogły zostać zamknięte, a przynajmniej zmierzać w dobrym kierunku.

Chciałbym odnieść się do kilku kwestii podnoszonych w informacji, którą otrzymaliśmy, w informacji składanej przez pana ministra Wysokiej Komisji w związku z dzisiejszym tematem. Właściwie to także będą tylko kwestie kadrowe. Jeżeli chodzi o planowane modernizacje, inwestycje, wszystko rozumiemy. Chciałbym zwrócić uwagę tylko na jedną rzecz, że kilka lat temu rząd przygotował już program modernizacji Służby SAR. Z jakichś powodów, nie do końca nam znanych, nie stał się on rzeczywistością. I teraz, i wtedy podnosimy ten sam argument, jedno pytanie związane z tym, że ktoś ów program musi wykonać, kimś służba ratownicza musi pracować.

Proszę spojrzeć, chociaż wśród danych nie ma jednej rzeczy, a mianowicie nie ma średniego wieku załóg statków ratowniczych. Byłoby to dosyć interesujące, gdybyśmy mogli, gdybyście państwo posłowie, panie i panowie posłowie mogli zapoznać się także z taką informacją, jak przepraszam, zwyczajnie dorosła jest załoga ratownicza Służby SAR. To też jest dosyć istotne. Trochę trywializując, można powiedzieć, że niektórzy z naszych kolegów pracujących w służbie są w tym wieku, że już trochę sami potrzebują ratunku. Dlaczego tak jest? Dlatego że nie ma pieniędzy na płace, dlaczego niekoniecznie do końca sprawy te są należycie uregulowane? Na to także zwracaliśmy uwagę zarówno panu ministrowi, jak i dyrekcji SAR, która była pierwszym adresatem tych kwestii. Sprawy te nie są zamknięte.

Pan dyrektor wspominał o procedurach związanych z naszą największą bolączką, która dzisiaj wszystkich nas troszkę ubezwłasnowolnia, a mianowicie z epidemią. Myślę, że dzisiejszej rozmowie, państwa debacie przysłuchuje się zakładowy społeczny inspektor pracy, pan Arkadiusz Bartczak będący jednocześnie wiceprzewodniczącym jednej z organizacji związkowych działających w Służbie SAR. Myślę, że na ten temat można by przeprowadzić osobną debatę. Chodzi o to, jak rzeczywiście wyglądał ochrona pracowników w tym zakresie, a także w każdym innym, ile razy przepisy bhp były, mówiąc delikatnie, naruszane.

Już kończę, proszę państwa, chociaż mógłbym gadać naprawdę bardzo długo. Niemniej w Służbie SAR jest wiele tematów, wiele kwestii, nie powiem już, że nierozwiązanych. Niektóre są wręcz kuriozalne. Jest tak wiele nierozwiązanych spraw pracowniczych, że wymagałoby to osobnej debaty. Wszyscy musielibyśmy poświęcić na to przynajmniej długi dzień. Proszę wybaczyć moje emocje. Spróbuję je stonować. Ilekroć po tylu latach wracamy do tych samych tematów, do tych samych nierozwiązanych spraw, trudno jest troszkę nie ekscytować się tym tematem.

Myślę, że dużo więcej szczegółów na temat tego, jak rzeczywiście wygląda sprawa stosunków pracy, tak to nazwijmy, powiedzą koledzy, chociażby kolega Marek Witbrot, który jest pracownikiem Służby SAR. Ja nie jestem pracownikiem Służby SAR. Od lat przyglądam się temu z boku.

Jest pewien temat. Pan minister wspomniał o próbie rozwiązania problemu poprzez zakończenie działalności Służby SAR i przeniesienie jej do urzędu morskiego, włączenie

tejże służby w struktury Urzędu Morskiego w Gdyni. Jako strona pracownicza zespołu trójstronnego wskazywaliśmy wówczas, że być może jest to dobre rozwiązanie, ale na pewno nie w tym tkwi problem. Problem tkwi w tym, przepraszam, ale to też powiem po imieniu, że widzimy pewne błędy zwłaszcza w relacjach pracowniczych w zarządzaniu firmą. Można je wymienić, wielokrotnie je listowaliśmy, tylko że zajęłoby to trochę dużo czasu. Pan przewodniczący wspomniał, że nie mamy go zbyt wiele.

Na koniec jeszcze tylko jedna uwaga. Przepraszam, z jednej strony zabrzmiało to trochę optymistycznie, ale z drugiej strony trochę smutno, żeby nie powiedzieć tragicznie. Właśnie się dowiedzieliśmy, że ratownicy Służby SAR wreszcie będą mieli swoje kombinezony. Zostawię to bez komentarza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Kwestie dotyczące spraw kadrowych są niezwykle istotne. Jeżeli będą przesłanki do tego, żeby zająć się specjalnie właśnie tym tematem, jestem przekonany, że jako Komisja będziemy poruszać tę kwestię. Jako drugi głos zabierze pan Marek Witbrot, zastępca przewodniczącego NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Zastępca przewodniczącego Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych Marek Witbrot:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, dziękujemy za możliwość uczestnictwa w dzisiejszym posiedzeniu, w trakcie którego liczymy na uzyskanie odpowiedzi na kilka pytań. Panie ministrze: Jak na dzisiaj wygląda sprawa obiecanych nam w 2018 roku podwyżek? Przypomnę, że w ciągu trzech lat mieliśmy dostać podwyżki średnio o 1000 zł na etat, z czego jedynie w 2019 roku otrzymaliśmy pierwszą transzę. O te pieniądze – rozmawiamy o kwocie 4500 tys. zł – pytałem pana na posiedzeniu Komisji w dniu 10 stycznia zeszłego roku. Zarzekał się pan, że ministerstwo nie ma na to środków. Jednocześnie później znalazł pan np. 20 000 tys. zł – przepraszam, jeżeli pomyliłem kwotę, dlatego że była mowa o różnych kwotach – dla armatorów jednostek wędkarskich. O kwotę 4500 tys. zł dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa pytałem pana również na posiedzeniu w dniu 11 lutego zeszłego roku. Wówczas mówił pan o pomyśle włączenia Służby SAR w struktury urzędów morskich, co miało być remedium na nasze problemy płacowe, i nie tylko. Jak wiemy, pomysł ten nie zadziałał.

Spotykamy się po roku, a nasza sytuacja, sytuacja pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa nawet nie można powiedzieć, że jest taka sama jak wtedy. W swoim piśmie z dnia 18 stycznia bieżącego roku poinformował nas pan nie tylko o zamrożeniu pensji, ale także o zmniejszeniu funduszu wynagrodzeń Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa o 429 tys. zł. Czy ministerstwo w tym roku będzie w stanie wpłynąć na poprawę sytuacji finansowej pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa? Ile lat mamy jeszcze czekać?

Przy okazji – to także jest w temacie dochodów – zapytam, dlaczego Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa musi płacić składkę na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych z funduszu wynagrodzeń pracowników? Mówimy tutaj o kwocie około 350 tys. zł rocznie. Dlaczego nie jest to liczone jako koszt pracodawcy? Dlaczego pracownicy są karani finansowo za to, że w Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa nie pracuje więcej osób niepełnosprawnych?

Kolejne nurtujące nas pytanie. Jakie plany dotyczące dalszego kierunku rozwoju Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa ma ministerstwo? W styczniowym numerze „Przeglądu Pożarniczego" ukazał się wywiad z nowym dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, obecnym tutaj panem Sebastianem Kluską, który był łaskaw powiedzieć: „Pewnego dnia zadzwonił do mnie minister i zaprosił na spotkanie. Wtedy przedstawiłem mu swoją wizję funkcjonowania tej służby. Pan minister uznał, że jest zbieżna z jego wizją i zaproponował mi to stanowisko". Chciałbym zapytać: Jaka jest to wizja? W dalszej części wywiadu pan dyrektor mówi głównie o straży pożarnej. Nie ma się czemu dziwić, ponieważ pan dyrektor wywodzi się ze straży pożarnej, ale co to ma mieć wspólnego z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa i jej rozwojem?

Kończę swoje pytania. W tym miejscu proszę pana przewodniczącego o pozwolenie na zabranie głosu przez pana Marka Reszkę, eksperta w sprawie budowy statku wielozadaniowego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, który zada następne pytania. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam zapisane, pan Marek Reszko jest zgłoszony do zabrania głosu. Teraz przekażę jeszcze głos panu Aleksandrowi Hincowi, sekretarzowi NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych. Następnie pan Marek Reszko i państwo parlamentarzyści. Bardzo proszę, pan sekretarz Aleksander Hinc.

Sekretarz Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych Aleksander Hinc:

Szanowny panie przewodniczący, panowie posłowie, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję za możliwość wystąpienia na posiedzeniu Komisji i zadania pytania panu ministrowi. Mam dwa pytania do pana ministra Gróbarczyka. Panie ministrze, o ile pamięć mnie nie myli, jest to już nasze czwarte spotkanie. Jedno było w Gdańsku, dwa w ramach komisji, jedno na forum Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W grudniu spotkałem się z panem w siedzibie ministerstwa razem z kolegą przewodniczącym. Dzisiejsze spotkanie jest kolejne. Chciałbym zapytać, czy może pan odpowiedzieć konkretnie. Wspomniał pan o sukcesywnych podwyżkach dla członków załóg. Czy może pan udzielić konkretnej informacji, podać termin? Jak długo mamy czekać na podwyżki? Chciałbym tylko przypomnieć, że w ciągu pięciu lat pracownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa otrzymali 320 zł brutto. Przez pięć lat. Nie będę tego komentował, ponieważ szkoda cennego czasu.

I drugie pytanie do pana ministra. Panie ministrze, chciałbym zapytać o wspomnianą politykę kadrową. Jakie są konkretne rozwiązania, żeby młodych, ambitnych ludzi przyciągnąć do pracy w Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, żeby ludzie, którzy są zasłużeni dla firmy, mogli godnie odejść na emeryturę, a nie w wieku siedemdziesięciu lat dalej pracować na statkach ratowniczych? W odpowiedzi na to, co się obserwuje, wszyscy, którzy nas obserwują a mają trochę pojęcia o morskiej służbie, łapią się za głowę. Jak sześćdziesięciopięcioletni, siedemdziesięcioletni pracownik dalej może wykonywać służbę na statkach ratowniczych?

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, bardzo proszę o konkretną odpowiedź na moje pytania. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie za przedstawioną opinię. Teraz oddam głos panu Markowi Reszko, doradcy w sprawie budowy statku wielozadaniowego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, który również bierze udział w posiedzeniu naszej Komisji w formie zdalnej. Bardzo proszę.

Doradca w sprawie budowy statku wielozadaniowego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Marek Reszko:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie posłowie, szanowni państwo, dzień dobry. Nie chciałbym przywoływać całej historii związanej z niewykonaniem zadania polegającego na budowie nowego statku. Mam natomiast jedno pytanie do pana ministra, czy w przyszłości istnieje szansa, żeby projekt ten w takiej czy innej postaci przywrócić, to znaczy żeby wyposażyć Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa w wielozadaniowy statek ratowniczy, który jest dla nas niezbędny z wielu powodów. Po pierwsze, nasze wyposażenie do tej pory w zakresie innym niż ratowanie życia, jest mocno wyeksploatowane. Nasz statek „Kapitan Poinc" ma już dwadzieścia kilka lat. Z punktu widzenia technicznego i eksploatacyjnego w zasadzie nie spełnia do końca wymagań, które nakładają na nas zarówno zobowiązania międzynarodowe, jak i misja Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Krótkie pytanie: Czy pan minister widzi możliwość, żeby w taki czy inny sposób podjąć decyzję, wspomóc Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, która umożliwiłaby ponowne przystąpienie do realizacji projektu pod

nazwą „Wielozadaniowy statek ratowniczy dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa”? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie za opinie i postawione pytania. Mam nadzieję, że pan minister je notuje, dlatego że my jako parlamentarzyści również chcielibyśmy poznać odpowiedzi na pytania, które są stawiane przez stronę społeczną. Teraz przekażę głos panom posłom. Pozwólcie, szanowni panowie, że najpierw przekażę głos członkom naszej Komisji. Jako pierwszy głos zabierze pan poseł Dariusz Wieczorek, następnie pan poseł Michał Urbaniak i pan poseł Marek Rutka. Panie pośle – zwracam się do pana posła Dariusza Wieczorka – bardzo proszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, rzeczywiście jest to problem, o którym dyskutujemy od dłuższego czasu, dlatego że przy każdym projekcie ustawy budżetowej problemy te wychodzą. Słuchając dzisiaj strony społecznej, widzę, że problemy te zupełnie nie są rozwiązywane. Myślę tutaj o wynagrodzeniach, dlatego że przecież składaliśmy wnioski, jeżeli chodzi o kwestię wynagrodzeń dla pracowników Służby SAR. Nie zostało to uwzględnione. Na podstawie materiałach widać, że pomimo tego, iż płaca minimalna jest na poziomie 2800 zł, płace zasadnicze w owej jednostce są poniżej owej kwoty. Jest to regulowane jakimiś dodatkami. W ogóle jest to bez sensu. Myślę, że problem ten powinien być rozwiązany w pierwszej kolejności.

Mam pytanie dotyczące czegoś, co rzeczywiście jest straszne, dlatego że poziom nakładów inwestycyjnych na rok 2021 wynosi zero. W związku z tym mam pytanie do pana ministra. Tutaj mówimy o 2021 roku. Czy nakłady inwestycyjne w latach ubiegłych też kształtowały się na poziomie zero czy też były prowadzone jakieś poważne inwestycje, jeżeli chodzi o tę służbę? Mam wrażenie, że nie.

Druga rzecz. W tej chwili trwa posiedzenie Sejmu, dyskutujemy o krajowym nowym ładzie, dyskutujemy o środkach unijnych, które będą do dyspozycji na lata 2021–2027. Któryś z panów wspomniał – a przecież tutaj dyskutujemy – o zagrożeniach na Bałtyku. Dyskutujemy o farmach wiatrowych, o poważnych przedsięwzięciach. Można by było wykorzystać fachowców, którzy funkcjonują w tej służbie. W związku z tym proszę o odpowiedź na pytanie, jak wygląda plan inwestycyjny z wykorzystaniem środków z Unii Europejskiej na najbliższe lata. Proszę o informacje na piśmie. Chyba pan Hinc wspomniał o tym, że projekt dotyczący planu inwestycyjnego, jeżeli chodzi o służbę, był już przygotowany przez rząd. Nie przypominam sobie, żebyśmy widzieli ów dokument. Chciałbym więc, żeby pan minister przedstawił ten dokument Komisji. Jakie były plany, jeżeli chodzi o inwestycje w tę służbę, w tę jednostkę? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Teraz pan poseł Michał Urbaniak.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję. Panie przewodniczący, bardzo się cieszę, że posiedzenie Komisji odbywa się dosyć prędko, jeżeli chodzi o czas, jaki upłynął od złożenia prośby, że nie czekaliśmy na nie pół roku, tylko temat faktycznie szybko został podjęty.

Moim zdaniem mamy rzeczywiście spory problem, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo morskie państwa polskiego. Naturalnie możemy je rozdzielić na kilka obszarów, obszar bardziej militarny, ale także obszar bezpieczeństwa samych ludzi, którzy pracują na morzu, jakiegokolwiek komfortu ich pracy, kiedy wiedzą, że ktoś może po nich przypłynąć i ich uratować. Od tego jest właśnie Służba SAR, od tego jest Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, jest od ratunku i zabezpieczenia na naszym obszarze, na obszarze, który jest pod naszą jurysdykcją.

Przez pana dyrektora Kluskę została zwrócona uwaga na fakt, że Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa będzie się rozwijać także w kwestii ratownictwa wysokościowego ze względu na to, że na Bałtyku będą farmy wiatrowe. W porządku, szanuję to. Zastanawia mnie natomiast, jaka w ogóle jest szersza wizja ze strony pana Kluski dotycząca Służby SAR, ponieważ moim zdaniem, jak wiemy, jest pewien kryzys w zakre-

sie samej wizji. Oczywiście jest to pytanie także do pana ministra, ponieważ jeszcze niedawno Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa miała być włączona w struktury urzędów morskich. To się jednak nie dzieje, czyli de facto nie jest likwidowana. Jeszcze niedawno miał być zamawiany nowy statek. Jest to gdzieś tam w zawieszeniu, nie wiadomo, czy się to stanie. Co się z tym wydarzy?

Przez przedstawicieli związkowych została zwrócona uwaga na kwestię zatrudnienia, na kwestię pensji, a także na kwestię wieku pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Czytałem informację, którą przekazał nam pan minister. Zastanawiam się, kto tak naprawdę podsunął te informacje, kto uznał, że w jakikolwiek sposób jest to realistyczne. Jeżeli na ratowników morskich patrzymy tak samo jak na pracowników lądowych, trzeba wziąć pod uwagę jakiekolwiek realia branży morskiej. Pracownik, który jest marynarzem czy oficerem w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, bez problemu mógłby znaleźć pracę na rynku komercyjnym, gdzie zarabiałby znacznie większe pieniądze. Marynarze co do zasady zarabiają grubo powyżej średniej krajowej, przynajmniej polskiej. Kto podejmuje decyzje, żeby urealniać to do poziomu pracowników lądowych, a nie do poziomu pracowników morskich wszelkiego rodzaju? Naprawdę trzeba wziąć pod uwagę, że realia te są zupełnie inne. Osoby, które dzisiaj pracują w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa na statkach, którzy są frontowcami, są to ludzie o dużym doświadczeniu, o dużych umiejętnościach. Gdyby często nie zależało im na ich pracy, gdyby nie zależało im na fakcie, że jest to polska służba, pewnie za lepsze pieniądze mogliby pracować gdzie indziej. Jeżeli chcemy, żeby Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, i pewnie też wiele innych służb, o których pewnie moglibyśmy tutaj dywagować, niekoniecznie morskich, jeżeli chcemy, żeby służby te były na profesjonalnym poziomie, miały świetnych pracowników, jeżeli chcemy, żeby nie było problemu, jaki jest dzisiaj, dotyczącego średniej wieku pracowników, dlatego że o ile się dowiadywałem, jest ona bardzo wysoka, to powinniśmy urealnić płace w stosunku do branży morskiej. Zastanawiam się, czy ktoś, może pan dyrektor, może pan minister, bierze pod uwagę właśnie ten aspekt, który, uważam, jest tutaj bardzo istotny.

Kwestia szkoleń pracowników. Cieszę się, że szkolenia się odbywają. Pan minister z panem dyrektorem opisują, że coś takiego ma miejsce, ale jak to ma wyglądać w przyszłości? Czy pracownicy, którzy są dzisiaj, będą wdrażani do systemu szkoleń nowych pracowników, ponieważ jest właściwa specyfika dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa i umiejętności pracowników? Trzeba to przekazywać, dlatego że nie zawsze da się to zrobić na papierze. Jest to jeszcze jeden aspekt, który mnie interesuje.

Chciałbym także dowiedzieć się, dlatego że strona społeczna podnosiła wątek zatrudnienia pana Sebastiana Kluski jako dyrektora, że nie ma doświadczenia morskiego – wybrzmiewało to gdzieś tam w różnych medialnych materiałach czy listach otwartych – chciałbym się dowiedzieć, jak w takim razie wygląda owo doświadczenie. Wierzę w to, że pan dyrektor ma pojęcie, skoro został dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, ale chciałbym wiedzieć, jak to konkretnie wygląda. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Marek Rutka. Bardzo proszę.

Poseł Marek Rutka (Lewica) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, po pierwsze dziękuję panu posłowi Michałowi Urbaniakowi za inicjatywę w sprawie zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji. Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że sprawami Służby SAR zajmuję się od ponad dwóch lat. Temat ten podejmowałem jeszcze przed objęciem mandatu posła okręgu gdyńsko-słupskiego.

W dniu 17 lutego tego roku do Prokuratury Rejonowej Warszawa Śródmieście złożyłem zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa przez pana ministra Gróbarczyka. Zgodnie z zapisami art. 119 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, dyrektor powinien spełniać określone w ustawie wymagania, o których zaraz powiem. Oczywiście chodzi o pana dyrektora Kluskę.

W tym miejscu jednocześnie chciałbym posłużyć się słowami posła IV kadencji Sejmu Rzeczypospolitej, profesora Jerzego Młynarczyka, nie tylko w mojej ocenie najwybitniej-

szego specjalisty w zakresie prawa morskiego w Polsce, człowieka o uznanej pozycji międzynarodowej, eksperta IMO i konwencji SOLAS, przypominam, konwencji londyńskiej. Tak się składa, że pan profesor Jerzy Młynarczyk był moim szefem przez ponad dekadę.

Przytoczę treść art. 119 wspomnianej ustawy. Dyrektorem Służby SAR może być osoba posiadająca wyższe wykształcenie oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu ratownictwa morskiego. Wszystkie te przesłanki powinny być spełnione łącznie. Posłużę się słowami pana profesora Jerzego Młynarczyka, który za każdym razem w wielokrotnych rozmowach ze mną powtarzał, że w sytuacjach jakichkolwiek wątpliwości należy powoływać się na ducha ustawy. A duch ustawy o bezpieczeństwie morskim jest jasny i klarowny dla wszystkich rozsądnie myślących i znających podstawy logicznego wnioskowania. Dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa może być osoba, powinna być osoba o najwyższych kwalifikacjach i doświadczeniu w ratowaniu życia i zdrowia na morzu. Nie podlega to żadnej swobodnej interpretacji. Powiem wprost, pominięcie ratowników SAR w obsadzeniu dyrektora tej placówki według mnie nosi znamiona upokorzenia i wotum nieufności wobec ich ciężkiej i pełnej poświęcenia służby.

Przytoczę treść ogłoszenia, jakie Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa wystosowała, poszukując osoby na stanowisko asystenta inspektora operacyjnego. Wymagane były: wykształcenie wyższe o profilu morskim, doświadczenie zawodowe co najmniej jeden rok pracy na statkach w dziale pokładowym na stanowisku oficerskim, dyplom morski na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym, świadectwo operatora GMDSS oraz dobra znajomość języka angielskiego. Według mnie – mam nadzieję, że pan prokurator także będzie w stanie to ocenić – od asystenta inspektora operacyjnego wymaga się więcej niż od dyrektora Służby SAR.

Przytoczę także słowa pana ministra Gróbarczyka. Są to słowa, które padły w rozmowie z przedstawicielem Polskiej Agencji Prasowej. Oczywiście są to słowa pana ministra w stosunku do mojego wniosku: „Tak bezsensowne i idiotyczne zawiadomienie pokazuje, że zmiany, które są czynione, idą w dobrym kierunku. Oczywiście pan poseł miał prawo je złożyć. Żyjemy w wolnym kraju” – powiedział pan minister. Jest to jedna kwestia.

I druga kwestia, którą chciałbym poruszyć, to kwestia statku ratowniczego. Dyrektor Kluska mówił o dwóch dużych jednostkach ratowniczych. Powiem trochę o tych jednostkach. „Czesław II” mający 34 lata jest to jednostka morska o charakterze muzealnym. „Kapitan Poinc” ma 28 lat. Jest to jednostka trochę młodsza, ale nie spełnia chociażby kryteriów gazoszczelności w przypadku akcji gaśniczych węglowodorów.

W lecie ubiegłego roku w Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej wspólnie z posłem Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Dariuszem Wieczorkiem, także reprezentantem klubu Lewica, zorganizowaliśmy konferencję prasową dotyczącą wycofania się z budowy dużego statku ratowniczego przez pana ministra Gróbarczyka. Pragnę także zauważyć, że w lecie ubiegłego roku byłem u pana ministra Gróbarczyka. Interweniowałem w tej sprawie, żeby wycofał się z tej, w mojej opinii, irracjonalnej i bardzo szkodliwej decyzji o zaniechaniu budowy dużego statku ratowniczego.

Do posiadania dużej jednostki ratowniczej jesteśmy zobowiązani międzynarodowymi traktatami i konwencjami dotyczącymi bezpieczeństwa życia na morzu, wspomnianą konwencją SOLAS, czyli konwencją londyńską. Polska podpisała i ratyfikowała tę konwencję. Zobowiązała się do przestrzegania zapisów tego paktu. Obecnie posiadane jednostki nie wypełniają zobowiązań powyższego traktatu. Warto podkreślić, że gdyby dzisiaj na Bałtyku doszło do tragedii, która byłaby porównywalna do tej z 1993 roku, kiedy zatonął prom „Jan Heweliusz”, polskie służby ratownictwa morskiego nie miałyby czym ratować rozbitków. Na pokładach największych wypływających obecnie z polskich portów promów, ze Świnoujścia czy z Gdyni, może przebywać nawet 1700 osób, a na pokład największego statku ratowniczego, który posiada Służba SAR, może zostać podjętych zaledwie 150 rozbitków.

W dłuższej perspektywie sytuacja ta jest niebezpieczna także ze względów ekologicznych. Statek, którego budowy zaniechano, miał za zadanie służyć pomocą i ratowaniem w sytuacjach, kiedy doszłoby np. do wycieku substancji ropopochodnych, ale także do jakiejś katastrofy w terminalu gazowym w Świnoujściu. W tego typu sytuacjach, czy

to katastrof z udziałem ludzi, czy to katastrof promów, czy to katastrof statków przewożących substancje ropopochodne czy gaz, będziemy zdani na służby ratownicze Niemiec i Danii. Warto zadać pytanie, czy Polski, która posiada 770 kilometrów linii brzegowej, czy tego dumnego kraju, jak często powtarza Prawo i Sprawiedliwość, naprawdę nie stać na posiadanie chociażby jednego w pełni nowoczesnego statku ratowniczego.

Warto też podkreślić, że środki na budowę statku ratowniczego w 85% pochodziły z budżetu Unii Europejskiej, a Polska o pozyskanie owych środków starała się od ponad dziesięciu lat. Znowu zacytuję wypowiedź pana ministra Gróbarczyka, także dla PAP: „Jeżeli chodzi o budowę statku ratowniczego dla SAR, zmiany nastąpiły, ponieważ jednostka zaplanowana w pierwotnej wersji nie była możliwa do realizacji. Kilka przetargów zostało unieważnionych, gdyż nie było stoczni, która chciała się podjąć tego zadania. Wynikła konieczność przeprojektowania tego statku w taki sposób, aby można było wykonać go w polskiej stoczni" – wyjaśnił pan minister.

W miniony czwartek miałem spotkanie z Radą Krajową Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej. Powiem wprost, że wielu uczestników, którzy reprezentowali także polski przemysł stoczniowy, poczuło się urażonych, żeby nie powiedzieć obrażonych słowami pana ministra. Jak minister polskiego rządu, ponoć dumnego polskiego rządu, może powiedzieć o polskich stoczniowcach, że nie są w stanie wybudować statku ratowniczego o długości 83 metrów? Warto dodać, że największy zbudowany w polskich stoczniach statek miał długość 286 metrów i powstał w Stoczni Gdynia, w moim rodzinnym mieście.

Kończąc, ocenę i wnioski płynące z sytuacji w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, jak też z działań pana ministra Gróbarczyka pozostawiam wszystkim. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Z opinii, które zostały przedstawione wynika, rysuje się, niestety, zły obraz funkcjonowania rządu w tym zakresie, dlatego że przez ostatnie lata, podobnie jak w wielu innych obszarach funkcjonowania Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej mamy do czynienia z serią błędów i wątpliwości. Wszystkie argumenty, które zostały przedstawione zarówno przez stronę społeczną, jak i przez panów parlamentarzystów, wskazują jasno, że działania, które do tej pory podejmowało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, po prostu były nieskuteczne, delikatnie mówiąc. Z pomysłów pana ministra w sprawie likwidacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa jako niezależnej jednostki na szczęście się wycofano. Szybciej zostało zlikwidowane samo ministerstwo.

Jeżeli rzeczywiście popatrzymy na kwestie związane z koniecznością budowy nowoczesnego statku ratowniczego, to chyba należy stwierdzić, że budowie jakichkolwiek jednostek przez pana ministra towarzyszy jakieś fatum, zaczynając od promu, który stał się spektakularną klęską, kończąc właśnie na tak specjalistycznym, ale dużo mniejszym statku czy jednostce, która jest niezbędna dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Należy sobie jasno powiedzieć, że jeżeli kraj który ma około 400 kilometrów linii brzegowej Bałtyku, nie ma nawet nowoczesnego czy dobrze funkcjonującego statku czy jednostki, która służyłaby ratowaniu życia i zdrowia osób, które znajdują się na morzu, świadczy to o nieskuteczności i o niekompetencji.

Pytań, które zostały przedstawione podczas rozmów, padło wiele. Mam nadzieję, że pan minister zdążył je odnotować. Pozwólcie, szanowni państwo, że teraz oddam głos panu ministrowi Gróbarczykowi, który może razem ze swoimi współpracownikami, może z panem dyrektorem, ale to zależy już od pana ministra, odpowie na pytania i opinie, które zostały przedstawione. Panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Na początku chciałbym powiedzieć, że pan przewodniczący się myli, ponieważ mamy trochę więcej linii brzegowej niż pan wymienił, ale jest to już stały element pomyłek pana przewodniczącego Marchewki.

Jeżeli chodzi o budowę jednostki czy jednostek, dla nas rzeczą oczywistą jest, że trzeba modernizować flotę. W związku z tym projekt ten na pewno trafi do programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, który obecnie będzie omawiany. Jednostki te zostaną

zapisane. W jakiej liczbie i w jakiej formie, to już jest kwestia samej Służby SAR, a więc przede wszystkim przygotowania programu, który obecnie jest tworzony w Służbie SAR. W żaden sposób nie wycofujemy się z jednostek, muszą być one zrealizowane.

Natomiast co do stwierdzenia, że polscy stoczniowcy nie są w stanie zbudować jednostek, chyba trzeba odnieść się do kompletnej niekompetencji pana posła Rutki, który wypowiada się na tematy budowy jednostek w zależności od ich długości. Nie to jest, panie pośle, podstawą, jeżeli chodzi o funkcjonowanie Służby SAR, nie jest to wielkość jednostki. Nie ma to nic wspólnego z polskimi stoczniowcami, a przede wszystkim z firmą stoczniową, która nie podjęła się budowy statku. Po prostu nie odpowiadał on w zakresie wyposażenia, a przede wszystkim technologii budowy w ramach środków, które zostały przygotowane na ten cel.

Jeszcze raz powtarzam, że mamy ogromne doświadczenie pod kątem budowy jednostek dla administracji państwowej. Nikt dzisiaj nie kwestionuje wykonania owych jednostek, mało tego, jednostki te są jednymi z najlepszych na świecie. Chcemy podążać w tym kierunku. Przypomnę tylko, że jedna taka jednostka kosztowała 100 mln zł, natomiast jeden statek SAR-owski znacznie przekraczał tę kwotę. Dlatego też można wybudować więcej jednostek, co jest naszym celem, żeby w 100% pokryć wybrzeże przede wszystkim pod kątem bezpieczeństwa, ratowania ludzi na morzu, ale również zwalczania zanieczyszczeń. Taki charakter chcemy kontynuować, ale jeszcze raz mówię, że program jest, ma być przygotowany przez pana dyrektora Służby SAR.

Jeżeli chodzi o termin podwyżek, dzisiaj jest to dla mnie trudne i niemożliwe do odpowiedzenia pytanie, ponieważ tak jak państwo widzieliście w zeszłym roku, wtedy, kiedy pojawiają się środki, środki te natychmiast są przeznaczane dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Jest to dla nas oczywiste. Jeżeli tylko takie środki się pojawia, trafią do Służby SAR.

Jeżeli natomiast chodzi o podwyżki dotyczące uposażeń, to przecież podlegają one akceptacji Rady Ministrów, Sejmu w ramach nowej ustawy budżetowej. Poprawki, oczywiście nie poprawki, ale elementy podwyżek będą złożone do przyszłorocznego budżetu tak, żeby sukcesywnie podnosić uposażenia. Jest to dla nas oczywiste, że uposażenia muszą być podnoszone w ramach Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Kolejny element to jak przyciągnąć młodych ludzi. Myślę, że przede wszystkim program wieloletni umożliwi właśnie zachęcanie młodych ludzi, niekoniecznie całkiem młodych, stworzy możliwości pod kątem atrakcyjności zawodu. Na pewno łączy się to bezpośrednio z uposażeniem. Na rynku armatorskim uposażenia są znacznie wyższe. Chyba żadnemu rządowi teraz, jak i w przyszłości nie uda się uzyskać takich samych, równoważnych wynagrodzeń w ramach funkcjonowania marynarzy na rynku armatorskim. W związku z tym jest to temat, który będzie, który jest niezwykle trudny do rozstrzygnięcia. Naszą ideą cały czas jest podnoszenie wynagrodzeń. Jak mówię, pomysł, który miał na celu połączenie Służby SAR z urzędami morskimi, przede wszystkim miał za zadanie podniesienie wynagrodzenia w tym zakresie. Jak wielokrotnie mówiłem, temat ten i tak nie byłby kontynuowany, gdyby przyniosło to niezamierzone skutki. W związku z tym, że została zmieniona filozofia funkcjonowania ministerstwa, temat ten nie będzie już kontynuowany.

Bezwzględnie chcemy propagować, rozpropagowywać ideę Służby SAR. Mam nadzieję, że doświadczenie pana dyrektora Sebastiana Kluski pomoże w tym zakresie, żeby uruchomić nowe pokłady właśnie w obszarze zasobów przede wszystkim młodzieży, przyciągnięcia jej do służby, ponieważ jest to niezwykle zacna i wartościowa rzecz, jaką mamy w postaci Służby SAR.

Może jeszcze dwa słowa o postępowaniu, działaniu pana posła Rutki. W 100% powtarzam to, co powiedziałem w przytoczonym cytacie. Dziwię się tylko dyskryminacji pana posła Rutki. W końcu jesteście partią socjalistyczną, która każdego powinna docenić, a na pewno nie skreślać na samym początku. Pan już wydał wyrok przed całym procesem. W najwyższym stopniu wymaga to potępienia i to robię. Jako poseł z założenia powinien pan dać szansę każdemu. Powinien pan doceniać każdego, nie tylko swoją grupę czy kogoś, kogo pan sobie upatrzył w tym zakresie.

Pragnę pana zapewnić, że kwalifikacje pana dyrektora Sebastiana Kluski są na najwyższym poziomie, nie budzą żadnych, ale to żadnych wątpliwości, jeżeli chodzi o powołanie go na stanowisko. Myślę, że świeżość, którą posiada, przyda się bezwzględnie temu, żeby przede wszystkim wnieść nowe kierunki rozwojowe, co niniejszym czyni, jeżeli chodzi chociażby o offshore, na co będziemy mieli środki w ramach krajowego programu odbudowy. Na pewno będziemy chcieli przeznaczyć je również na funkcjonowanie Służby SAR.

I ostatnia rzecz, którą chciałem powiedziałem, ponieważ pan przewodniczący Marchewka pozwolił sobie na pewną wycieczkę. Chciałabym poprosić, żeby wreszcie przeprosił pan stoczniowców za to, co pan zrobił z „Pumą". Pana tyrada w tym zakresie przede wszystkim atakowała tych ludzi, którzy zbudowali ów statek. Wyśmiewał pan to, a on ochronił, między innymi on ochronił Polskę przed ostatnią powodzią zatorową. Chyba to jest najlepszym wykładnikiem tego, co robimy w tym zakresie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie ministrze, jeszcze tytułem kwestii edukacyjnych, które chciałbym panu przekazać, granica morska przebiegająca wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego wynosi 440 kilometrów. To po pierwsze.

Po drugie, to pan, panie ministrze, takimi wypowiedziami, a raczej swoją działalnością pokazuje, że działania, które były podejmowane przez pana jako ministra, generalnie kończyły się klęską w każdym możliwym miejscu. A jeżeli chodzi o stoczniowców, przypomnę panu, że to pan na potrzeby kampanii wyborczej, po to, żeby zrobić konferencję prasową, pokazać swój rzekomy sukces, dlatego że to wtedy mieliśmy do czynienia...

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Ale przeprosi pan stoczniowców za to, co pan zrobił?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Myślę, że jeżeli ktoś miałby przepraszać, to pan, panie ministrze, za dziesiątki niespełnionych obietnic i kłamstw mówionych na temat realizacji, budowy promu.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Nie czuje się pan winny temu, że wykpił ich pan, pokazując rysunki i zdjęcia jednostki oklejonej taśmą...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie ministrze, nie będę wdawał się...

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

... która świetnie wykonała swoje zadanie? Nie czuje pan żadnej, jakiejkolwiek...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie będę się wdawał się w tej sprawie w dyskusję. To po pierwsze. Nie udzieliłem panu w tym momencie głosu. To po pierwsze. Przypomnę tylko, że prom oklejony, nie prom, promu nie ma, statek czy jednostka oklejona taśmą była oklejona specjalnie na potrzeby sukcesów, które rzekomo miał pan przedstawić. A dla wszystkich ludzi, którzy rzetelnie pracują, mam duży szacunek, darzę ich dużym szacunkiem. To po pierwsze.

W odpowiedzi na informacje, które zostały przedstawione, zgłosili się jeszcze panowie posłowie, a także pan Marek Reszko. Pozwólcie panowie, że najpierw oddam głos panom posłom. Jako pierwszy pan poseł Marek Rutka, a potem pan poseł Michał Urbaniak. Bardzo proszę.

Poseł Marek Rutka (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym się odnieść do słów pana ministra, do bardzo osobistych wycieczek, zresztą niepozbawionych... Gdyby to była sama złośliwość, to bym zrozumiał, ale też... No dobrze, ciężko mi to komentować.

Pan minister powiedział, że jakoby reprezentuję partię socjalistyczną. Bardzo ciekawe. Pragnę pana zapewnić, że w socjalizmie Lewica nie jest w stanie przelicytować Prawa i Sprawiedliwości.

Długość statku była podana tylko jako pewne odniesienie do warunków technicznych i technologicznych polskich stoczni. Polecam panu, żeby przejrzał pan portfel realizacji stoczni Remontowa Shipbuilding. Stocznia wyprodukowała między innymi serię statków ratowniczych AHTS o długości 87 metrów dla armatora kanadyjskiego, całą masę statków ratowniczych dla Singapuru. Warto znać polski przemysł. Wiem, że pan ma z tym pewnego rodzaju problemy.

W zakresie działalności pana Kluski użył pan określenia, że pan Kluska będzie realizował nowe pokłady w zakresie młodzieży. Czy byłby pan w stanie rozwinąć swoją myśl? Przyznam, że pomimo tego, że ukończyłem osiem klas, nie jestem w stanie tego zrozumieć.

W zakresie polityki antydyskryminacyjnej pragnę zwrócić pana uwagę, że mianowanie pana dyrektora Kluski, w mojej ocenie – przytoczyłem to – nosi znamiona dyskryminacji pracowników i ratowników Służby SAR, specjalistów z wielodziesięcioletnim doświadczeniem. Natomiast pan Kluska jest strażakiem lądowym. Jest jednak różnica pomiędzy lądem a morzem. Nie każdy, kto mieszka przy lotnisku, może zostać pilotem, wie pan. Przydałaby się odrobina zwyczajnej refleksji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Michał Urbaniak.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Z natury jestem człowiekiem dosyć cierpliwym, ale moja cierpliwość właśnie jest poddawana próbie. Panie ministrze, przede wszystkim do pana chciałbym się zwrócić. Będąc ministrem darowałby pan sobie osobiste wycieczki wobec innych posłów. Porozmawiajmy o konkretnym problemie, a nie bawmy się tutaj w jakieś polityczne gierki. To na sali plenarnej, jak w przypadku ostatniej informacji z pana strony, możemy sobie pourządzać jakieś pokazy erystyczne. Było konkretne pytanie, jakie według pana wymagania spełnia pan Kluska. Może pan Kluska będzie chciał powiedzieć o sobie, jakie ma doświadczenie właśnie w sprawach morskich, jakie ma doświadczenie w ratowaniu życia na morzu, nie na lądzie, ale na morzu. Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie, dlatego że jest to istotne. Jest to istotne z punktu widzenia wizji całej służby. Może pan dyrektor też sam o tym powie. Jak pan dyrektor widzi Służbę SAR np. za pięć lat, a nie jak będzie fajnie, jeżeli coś zbudujemy? Konkrety, a nie jakieś dywagacje i osobiste wycieczki, ponieważ naprawdę będzie to żenujące, jeżeli tak będziemy rozmawiać jeszcze przez najbliższe pół godziny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Jesteśmy już przyzwyczajeni od tamtej kadencji, że na pytania do pana ministra rzadko słyszymy konkretne odpowiedzi. Mam nadzieję, że w końcu pytania, które zostały postawione, spotkają się z sensownym stanowiskiem ze strony ministerstwa. O głos poprosili jeszcze pan Marek Reszko, pan Aleksander Hinc, a także pan Henryk Piątkowski. Pozwólcie panowie, że przekażę wam głos właśnie w takiej kolejności, prosząc jednocześnie o zwięzłe wypowiedzi. Zaczyna pan Marek Reszko. Proszę.

Doradca w sprawie budowy statku wielozadaniowego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Marek Reszko:

Dzień dobry ponownie. Ponieważ pan minister odpowiadając na pytania w sprawie budowy nowego statku, pozwolił sobie na komentarz, chciałbym przedstawić pewne sprostowania. Otóż odbył się tylko jeden przetarg w związku z ofertą na budowę nowego statku. To prawda, że został unieważniony z powodu braku ofert, natomiast powodem niezłożenia ofert nie były problemy techniczne czy brak możliwości realizacji, tylko problemy związane z ryzykiem budowy tak skomplikowanego i tak drogiego statku. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa natychmiast, w ciągu kilku dni zorganizowała dialog techniczny. Spotkano się z obydwiema stoczniami. Obydwie stocznie stwierdziły, że są w stanie zrealizować statki zgodnie z założonym harmonogramem budowy, harmonogramem projektu, stwierdziły, że są w stanie zbudować takie statki. Mało tego, w trakcie trwania postępowania, które było blokowane – nie chcę tutaj podawać przyczyn, dla których postępowanie było blokowane – stocznia Remontowa Shipbuilding złożyła

ofertę. Oferta na budowę statku została złożona. Niestety w związku z tym, że terminy otwarcia ofert były przekładane, a w końcu postępowanie zostało unieważnione, nie mieliśmy dostępu do oferty.

I trzeci komentarz. Jeżeli Unia Europejska daje 85% pieniędzy, zakładanie, że musi to być stocznia, jest istotnym naruszeniem prawa unijnego. Dobre chęci są oczywiście istotne, natomiast, że tak powiem, uniemożliwienie uczestnictwa innym stoczniom, niestety, jest niezgodne z prawem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Pan Aleksander Hinc.

Sekretarz Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych Aleksander Hinc:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, to już jest czwarty raz, kiedy w imieniu załóg konkretnie pana pytam o podniesienie wynagrodzeń dla pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Kiedy był pan ministrem, za każdym razem zwalał pan winę na ministra finansów, że nie dał panu dodatkowych środków. Teraz mówi pan, że jest pan tylko w randze sekretarza stanu i nic pan nie może, tylko musi pan czekać na decyzje właściwego ministra. Jak zauważyli tutaj panowie posłowie, chciałbym uzyskać od pana ministra konkretniejsze odpowiedzi, jakie są plany w zakresie polityki kadrowej w Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, kiedy pracownicy mogą się doczekać konkretnych podwyżek. Ostatnio w Gdańsku w tamtym roku pytał mnie pan, jaką chciałbym dostać podwyżkę. Oczywiście zostawiłem to bez komentarza, dlatego że nie sposób tego komentować. Bardzo proszę pana ministra o konkretną odpowiedź. Co to znaczy sukcesywne podnoszenie wynagrodzeń? Czy to znaczy, że w przedziale 2002–2030? Panie ministrze, bardzo proszę o odpowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję za pytania. Jako ostatniemu ze strony społecznej oddaję głos panu Henrykowi Piątkowskiemu. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo. Spróbuję poruszyć kilka punktów, ale bardzo krótko. À propos wynagrodzeń, odpowiedź, o jakiej przed chwilą mówił pan Aleksander Hinc, jest prosta. Godne wynagrodzenie, proszę państwa, godne. A dzisiaj jest tak, że część marynarzy w Służbie SAR zarabia tyle, że kwalifikuje się do dodatku, ponieważ ich wynagrodzenie, pomijając elementy, które nie są włączone do wynagrodzenia minimalnego, jest niższe niż minimalne. Tak jest już od jakiegoś czasu. Łatwo to sprawdzić, chociaż kierownictwo firmy od wielu lat dosyć swobodnie szermuje wielkościami. W zależności od tego, dla kogo mają być one podane, są albo lepsze, albo gorsze. Dowodów na to mamy mnóstwo. O tym także mówiliśmy.

Myślę, proszę państwa, że to jest troszkę tak. Rozmowa na bardzo ogólnym poziomie, na poziomie dużej ogólności na temat stosunków pracowniczych jest trochę trudna, dlatego że tu szczególnie diabeł tkwi w szczegółach. Nie będę państwa zanudzał szczegółami, dlatego że musiałbym ich wymieniać ogromnie dużo. Powiem tylko o kilku.

Ustawa o pracy na morzu wskazuje na jeden z elementów podlegających sankcji karnej w wymiarze od 1000 zł do 30 000 tys. zł za nieudzielanie marynarzom dni wolnych, urlopów wyrównawczych. Chciałbym tylko powiedzieć, że na dzień 31 grudnia 2020 roku marynarze mają zaległe 5752,4 dnia wolnego. Jeżeli chodzi o urlopy, marynarze mają zaległości sięgające 2500 dni. Oczywiście zaległości w wymiarze urlopów pracowników administracji lądowej także istnieją. Za chwilkę pewnie ktoś mi powie, że przytaczam dane dotyczące 2020 roku, a przecież można wykorzystać urlop trochę później. Owszem tak, ale tylko w szczególnych wypadkach. Urlop to także kwestia rozpisana w ustawie o pracy na morzu. Wprawdzie załogi statków ratowniczych pracują na statkach niebędących wprost objętymi wszystkimi postanowieniami ustawy o pracy na morzu, dlatego że są to statki niekonwencyjne, wobec czego część z nich jest wyłączona, to jednak kwestia zaległych urlopów, a są naprawdę one mocno zaległe, nadal istnieje.

Jest jeszcze jedna rzecz, o której chciałbym w tej chwili powiedzieć. W dniu 5 stycznia napisaliśmy do pana ministra pismo, zwracając uwagę, przepraszam, zwracając uwagę to strasznie źle zabrzmiało, chcieliśmy panu ministrowi zwrócić uwagę na pewne aspekty pracy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie kierowania służbą. Wymieniliśmy tylko kilka przykładów działalności poprzedniego dyrektora, kilka przykładów działalności aktualnego pana dyrektora. Wśród nich warto dodać – praktycznie wszyscy państwo wspominaliście o tym – jeszcze szkolenia. Otóż ze szkoleniami jest tak – jeżeli się mylę, proszę natychmiast mnie sprostować, a są tutaj ludzie, którzy to wiedzą – że plan szkoleń owszem jest, ale dla pracowników lądowych. Z tego, co wiem, z informacji, które związek otrzymuje od zakładowego społecznego inspektora pracy, kilka wniosków o stworzenie planu szkoleń dla marynarzy póki co pozostaje bez echa. Dotychczas niespecjalnie było to realizowane. Nie wiem, o jakich szkoleniach tutaj mówimy, o jakich szkoleniach mówi kierownictwo firmy. Przy bardziej szczegółowej informacji spotykamy się z danymi, że są to szkolenia dotyczące ITR i ppoż. Firma zwraca za kursy, które wykonują marynarze, do czego w ramach kwalifikacji zobowiązuje ich między innymi konwencja STCW. Wiele jest takich aspektów.

I już ostatnie zdanie z mojej strony. Przepraszam za przydługą wypowiedź. Jeżeli państwo, panie i panowie posłowie, pan przewodniczący, Szanowna Komisja zechce poświęcić trochę więcej czasu na omówienie spraw, które już dawno powinny być załatwione, ba, w zakresie których kilkanaście uwag naruszenia prawa zgłosiła Państwowa Inspekcja Pracy pod adresem kierownictwa Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa... Przepraszam, ale to wszystko gdzieś tam płynie sobie bokiem, a my będziemy sobie dyskutować nad programami, z całym szacunkiem dla owych programów, dla potrzeby owych programów. Państwo też to już mówiliście, że Polska jest zobowiązana międzynarodowym prawem, które na siebie wzięła, do przygotowania i zabezpieczenia ratowania życia na morzu, a nie gaszenia pożarów na lądzie. Przepraszam za określenie, absolutnie to nie jest osobista wycieczka w stosunku do kogokolwiek, ale po lekturze „Przeglądu Pożarniczego" oraz wspomnianego artykułu odniosłem wrażenie, że chyba następnym ruchem będzie założenie osi na statki SAR-1500, SAR-1300, uzbrojenie ich w koła i wysyłanie do pożarów. Obawiam się, że jest to moja paranoja, przepraszam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jak panowie słyszeliście, zostało postawionych wiele pytań zarówno przez panów parlamentarzystów, jak i przez przedstawicieli strony społecznej, skierowanych w stronę ministerstwa i pana ministra. Panie ministrze, bardzo proszę o ustosunkowanie się do owych pytań. Przypomnę tylko, że pan poseł Urbaniak pytał, poprosił o przedstawienie doświadczenia pana Sebastiana Kluski w zakresie podejmowania działań ratownictwa morskiego. Jeżeli pan dyrektor zechce odpowiedzieć na pytanie pana posła, bardzo proszę. Pan Aleksander Hinc zwrócił się do pana ministra z prośbą o przedstawienie konkretów dotyczących polityki kadrowej, polityki finansowej wobec pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do tych dwóch wątków. Jednocześnie chciałbym zaznaczyć i poprosić o udzielenie odpowiedzi na piśmie po to, żebyśmy później mogli się z nimi szczegółowo zapoznać i przekazać je także przedstawicielom strony społecznej. Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do pytań i opinii.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego Hinca, jeszcze raz pragnę potwierdzić, że informacje, wniosek, który trafi z dyrekcji SAR do ministerstwa zostanie włączony w obszar ustawy budżetowej. Zostanie złożony Radzie Ministrów w ramach budżetu przyznającego środki na wynagrodzenia, przede wszystkim na wynagrodzenia dla Służby SAR. Taką deklarację mogę złożyć, natomiast żadnej innej nie jestem w stanie, dlatego że za budżet odpowiada pan premier i Rada Ministrów. To oni muszą zatwierdzić wnioski, które zostaną skierowane. Jeszcze raz zapewniam, że to, co trafi od państwa, zostanie przedłożone Radzie Ministrów.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Urbaniaka, proszę o odpowiedź pana dyrektora Sebastiana Kluskę.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Dziękuję za przekazanie mi głosu oraz możliwość wytłumaczenia czy też zaprezentowania swoich umiejętności czy kontrowersyjnego doświadczenia. Z drugiej strony, szanowni państwo, jest mi niezmiernie przykro, że taką rzecz jak moje oczywiste wykształcenie i doświadczenie musimy przetaczać przez coś takiego jak prokuratura, zwłaszcza w kontekście działania pana posła Rutki, który jak tutaj sam potwierdzał, jest człowiekiem z Gdyni, z okolicy gdyńsko-słupskiej. Proszę mi wierzyć, szanowni państwo, że wystarczy zadzwonić do biura, poprosić o spotkanie. W ramach moich możliwości, kompetencji i wolnego czasu jestem w stanie to zrobić. Notabene tymczasem zorganizowaliście sobie państwo akcję happeningową skierowaną przeciwko ministrowi Gróbarczykowi, zarzucając publicznie pewne rzeczy, a tak naprawdę zostawiliście mnie, moje uczucia, moje kompetencje zupełnie na boku, jednocześnie wycierając sobie troszeczkę moim nazwiskiem buzię. Uważam, że postępujecie państwo nieładnie. Skoro jednak mam możliwość powiedzenia kilku słów, to wytłumaczę.

Pan Rutka oczywiście jako wielokrotny specjalista i znawca wielu rzeczy łącznie z tym, jak gasić pożary węglowodorowe statkiem gazoszczelnym, co jest dosyć ciekawą koncepcją... Niemniej wracając, proszę państwa, do puenty, nie ma czegoś takiego jak strażak lądowy. Proszę państwa, każdy funkcjonariusz czy też pracownik jednostek ochrony przeciwpożarowej jest zobowiązany do realizacji zadań określonych w rozporządzeniu w sprawie krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. Tak samo dotyczy to działań na lądzie, jak i każdej osoby będącej w zagrożeniu w różnych częściach, w tym również na obszarach morskich.

Proszę państwa, w lipcu 2013 roku ówczesny komendant główny wydał wytyczne dotyczące realizacji zadań na obszarach wodnych. Jest to, proszę państwa, różnego rodzaju zwalczanie zanieczyszczeń wspólnie z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. Jak państwo wiecie, krajowy plan zwalczania rozlewów na morzu jest uzgadniany z komendantami wojewódzkimi z województw leżących blisko morza. Proszę państwa, to nie jest tak, że będąc strażakiem nie ma się zielonego pojęcia.

Proszę państwa, mam doświadczenie, brałem udział w akcjach ratowniczych podnoszenia kutrów z dna, wydobywania obiektów z morza, dlatego że posiadam również uprawnienia płetwonurka. Jest to złożone, jak powiedział pan minister, stosowne dokumenty są złożone w ministerstwie. W momencie powołania pan minister miał do nich wgląd, widział je. Proszę państwa, doświadczenie zawodowe, udział w akcjach rozlewowych na obszarze Morza Bałtyckiego, udział w akcjach wydobywania jednostek pływających z dna, kanałów portowych jest zaewidencjonowany w czymś takim, co nazywa się system wspomagania decyzji Komendanta Powiatowego Państwowej Straży Pożarnej w Lęborku. Skoro pan poseł Rutka zgłosił to do prokuratury, na pewno będzie to tematem dochodzenia. Będzie w to wgląd.

Proszę państwa, jestem związany z ratownictwem od 1998 roku. Służyłem w różnych formacjach, łącznie z jednostkami wojskowymi, w których również pełniłem funkcje ratownicze. To jest, proszę państwa, dwadzieścia lat doświadczenia w straży pożarnej, ale ludzie nie zamykają się tylko i wyłącznie w straży pożarnej. Oprócz tego w wolnym czasie można mieć dodatkowe pasje, dodatkowe procesy edukacyjne. Cały czas można się kształcić w tym temacie jednoznacznie nie zamykając się tylko w kwestii bycia strażakiem.

Rozumiem, że podejście państwa i pana posła Rutki jest takie, że żeby być dyrektorem lotniska, trzeba mieć stopień najwyższego pilota, dlatego że w przeciwnym razie nie ma się zielonego pojęcia o funkcjonowaniu lotniska. Proszę państwa, to, że mieszkam nad morzem, ma duży wpływ na to, że zawsze byłem zainteresowany i blisko związany z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. To nie jest tak, że będąc strażakiem stałem za płotem, a o Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa dowiedziałem się tylko

i wyłącznie będąc tutaj. Myślę, że siedzący niedaleko pan Aleksander Hinc może powiedzieć, że zna mnie osobiście, znał w momencie, kiedy wcale nie byłem dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Brałem udział również w różnych działaniach morskich Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, pełniąc zupełnie inne funkcje, będąc innym funkcjonariuszem. Proszę mi wierzyć, proszę państwa, że doświadczenie zawodowe mam naprawdę duże w porównaniu z niektórymi.

Pan Rutka wspomina tutaj o dwudziestoletnim doświadczeniu. Proszę państwa, jest to kuriozum, ponieważ stacja ratownicza w Trzebieży w zeszłym roku odnotowała dziesięć akcji ratowniczych, powtarzam, dziesięć. Tymczasem ja jako strażak w zeszłym roku odnotowałem w Łebie samodzielnie pięć akcji. Proszę państwa, o czym my tutaj mówimy? Doświadczenie zawodowe jest związane z naprawdę dużą kompetencją. Proszę państwa, mam także uprawnienia instruktora ratownictwa medycznego, co dzisiaj stanowi kluczową rolę w działalności Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa na morzu. Proszę państwa, to, o czym tutaj mówimy, sytuacje związane z rozwojem turystyki w naszym obszarze chronionym, z rozwojem tematów offshore'owych, są to rzeczy, na które trzeba zwrócić uwagę, warto zwrócić uwagę. Wielu ludzi podnosi larum, nie znając kontekstu sytuacji.

Zwracam się do pana Henryka Piątkowskiego. Jeżeli ma pan paranoję, od tego są odpowiednie służby medyczne, które pomogą panu rozwiązać problemy paranoidalne. Zapraszam do siebie, do mojego gabinetu, spotkamy się.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie dyrektorze, chciałbym pana poprosić o to, żeby w stosunku do innych osób, które biorą udział w posiedzeniu Komisji, nie używał pan takich stwierdzeń, dlatego że są one obraźliwe. Tym samym chciałbym panu podziękować za wypowiedź.

Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Uważam, że takie wypowiedzi pod adresem przedstawicieli strony społecznej są po prostu niedopuszczalne i naganne.

Chciałbym jeszcze odpowiedzieć na wniosek pana ministra. Panie ministrze, jeżeli rzeczywiście jest jakiś problem czy nie ma pan pewności, że kwestie dotyczące oczekiwań przedstawicieli służby ratowniczej zostaną uwzględnione przez Ministerstwo Finansów, chciałbym pana zapewnić, że ze strony przedstawicieli, posłów Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej strona społeczna otrzyma wszelkie wsparcie w tym zakresie. Jeżeli będzie taka konieczność, jako Komisja zaproponujemy zmianę w budżecie. Będziemy wnosić o to, żeby kwestie finansowe, wzrost wynagrodzeń został uwzględniony w przyszłym roku, dlatego że mówimy o tej kwestii przynajmniej od dwóch lat, jeżeli nie dłużej. Uważam, panie ministrze, że czas w końcu przejść do konkretów. Jako parlamentarzyści, posłowie wchodzący w skład Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej deklarujemy w tym zakresie pełne wsparcie. Chciałbym to państwu zagwarantować. Oczywiście zależy to także od strony rządowej. Jako Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będziemy o tę sprawę zabiegać. Jeżeli takie wnioski do projektu ustawy budżetowej będą przedstawione przez ministerstwo, proszę, żeby zostały one przekazane również parlamentarzystom wchodzącym w skład naszej Komisji.

Przypominam jeszcze o prośbie udzielenia na piśmie odpowiedzi na zadane, postawione pytania po to, żebyśmy mogli uzyskać więcej konkretów w tych sprawach.

Tym samym zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny obrad Komisji.

Dziękuję wszystkim państwu za udział w posiedzeniu. Dziękuję panu ministrowi, dziękuję przedstawicielom strony społecznej, przedstawicielom związków zawodowych. Chciałbym państwa zapewnić, że sprawy te są dla nas istotne. Jeżeli moglibyśmy otrzymać od państwa informacje dotyczące niepokojących kwestii, o których przedstawiciele związków zawodowych, panowie mówili, bardzo proszę, żeby zostały przesłane na adres sekretariatu Komisji. Następnie trafią one do parlamentarzystów. Jeżeli będzie taka sposobność i możliwość, porozmawiam z panem przewodniczącym Sawickim, żeby spra-

wie dotyczącej samych wynagrodzeń, sprawom kadrowym poświęcić jedno z posiedzeń Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jak widać, temat jest bardzo istotny z punktu widzenia prac naszej Komisji. Na pewno zrobimy, dołożymy wszelkich starań, żeby sprawie tej nadać priorytetowe znaczenie.

Dziękuję państwu bardzo serdecznie. Do zobaczenia w najbliższym czasie. Dziękuję państwu, dziękuję panom, którzy brali udział zdalnie w posiedzeniu Komisji. Dziękuję za przekazane opinie oraz postawione pytania. Do widzenia. Zamykam posiedzenie Komisji.